

Denken vanuit de schipper, dan kan Beurs aan Boord een succes worden

Interactieve koppeling van lading en schip

DORDRECHT - Een efficiënte koppeling tussen lading en schip, gebruik makend van de huidige technologie; dat is het idee achter 'Beurs aan boord'. Dit is een interactieve marktplaats tussen lading en schip. Op donderdag 29 september vond er een bijeenkomst plaats aan boord van de Rene Siegfried in Dordrecht waar belangstellenden mochten meedenken over deze marktplaats. Hier bleek de innovatieve site www.beursaanboord.nl bleek toch niet helemaal nieuw te zijn. De aanwezige vissers waren best bereid om de organisatoren daar even op te wijzen. Doede van Haperen liet zich echter niet van de wijs brengen en de brainstormsessie werd uiteindelijk een groot succes. Beurs aan Boord kan een verschil maken als er maar vanuit de schipper wordt gedacht, dat was de boodschap van de middag.



● Teun Muller opent de bijeenkomst en vertelt over het doel van de site.
Foto: Joke Heikens

boodschap van de dag duidelijk: er moet meer vanuit de schippers worden gedacht. Er wordt teveel vanuit de verladers gedacht, wat voor veel gemiste kansen zorgt. Er is (nog) geen platform waar schipper aan kunnen geven dat ze een vracht mee kunnen nemen. De concrete voorstellen die uit de groepen kwamen zijn:

- Een veiling op de site, zodat schippers kunnen bieden
- De doelgroep afbakenen
- Inzicht geven in de markt; wanneer komen zeeschepen binnen en waar zijn stremmingen
- Alles op één plek verzamelen
- Een intermodaal concept, door wegvervoer en scheepvaart te combineren
- Ladingen creëren door informatie te geven over wat mogelijk is
- Inzicht geven aan het wegtransport over de scheepvaart
- Overzicht van het aanbod schepen en ladingen
- Schippers in contact brengen met onbekende verladers
- Ervaringen delen
- Samenwerken
- Databases koppelen
- Social media voor compleet transport (van deur tot deur zoals nv9792.nl doet)

sen verschillende vervoerders het grote probleem: "Men gunt elkaar niets. Er zijn wel voorbeelden van vaarten die men elkaar gaf, maar dan is het meestal een familiegelegenheid. Iedere visser zit op zijn eigen eilandje. Het overschot aan schepen en het feit dat de schepen die er zijn, te groot zijn, zorgt voor scheve verhoudingen. Teveel schippers gingen voor het grote geld, zij bestelden een groot schip. De bank ging akkoord met alleen maar een aanbidding van tien procent. Nu zijn al die grote schepen er en nu? De schepen zijn te duur, het vervoer kost meer dan het opbrengt. In delen van Frankrijk is gewoon geen ruimte voor zulke grote schepen. Daar ligt meer dan genoeg werk te wachten, alleen wel voor kleinere schepen die daar kunnen varen. Vliegtuigenonderdelen worden daar per schip vervoert, dat is nieuw, maar voor schippers wel vast werk voor jaren. Er is veel meer werk dan er personeel is, aan kapiteins hebben we een groot tekort. Ik ben in 2005 gestopt met werken, toen was ik 58 jaar. Ik vaar nu nog 120-130 dagen per jaar, we willen toch graag vijf keer met vakantie! En ik kan slecht stilzitten, dat scheelt.

Frankrijk vooruit

Sluisprobleem

Frankrijk heeft vele grote investeringen aan de vaarwegen gedaan. Helaas zagen wij die vaarwegen er zelden beter op worden. De kanalen werden nauwelijks uitgebaggerd ook de broodnodige aanlegmogelijkheden blijven achterwege. De investeringen bleken vooral gericht te zijn op het uitsparen van personeel.

Daarom vind je hier allerlei vormen van geautomatiseerde sluisen. Bij sommige sluisen

moet je door een sluis, b moet je een kaartje, waarbij je op een drukken om de sluis te ren (maar niet vaak anders s tilt). En dan moet je niet net een schip re kant komt omzet.

Het lastigste is die bij voorkeur te worden in te



● **Teun Muller opent de bijeenkomst en vertelt over het doel van de PMI.**

FOTO JOKE HEIKENS

Door Joke Heikens

Het Expertise- en Innovatie-Centrum Binnenvaart (EICB) en de Proeftuin Maritieme Innovatie lieten belangstellenden kennis maken met 'Beurs aan Boord', een website waar verladers en schippers elkaar kunnen vinden. Al snel kwam uit de groep de opmerking dat de site www.bargelink.com al bestaat en dat die goed bevalt. Een van de vragen luidde dan ook: 'wat heeft Beurs aan Boord meer te bieden?'. Doede van Haperen kaatste de bal terug door te zeggen dat de workshop later die middag juist was bedoeld voor input over hoe die site eruit moet zien. Meteen kwamen er al ideeën vanuit de zaal, waardoor snel besloten werd de presentatie af te sluiten en na een drankje verder te gaan met de workshop.

Proeftuin Maritieme Innovatie

De bijeenkomst werd georganiseerd door de Proeftuin Maritieme Innovatie (PMI). Voorzitter Teun Muller gaf een korte toelichting over de PMI: "Ons doel is om

meer mensen in technische opleidingen te krijgen, om daardoor meer mensen voor de arbeidsmarkt beschikbaar te hebben. Er is een groot tekort aan technici en dit zal alleen maar oplopen. Ook willen we de Drechtsteden weer terugbrengen naar wat ze ooit waren; de plaatsen waar iedereen op het water werkt. Wat de elektriciteit is voor Eindhoven, moet het water voor Dordrecht en omstreken zijn. Het moet gaan leven. Veertig procent van alle schippers woont in de Drechtsteden. Verder wil PMI de doelgroepen samen brengen, dus schippers, verladers en de studenten. De laatste groep kan filmpjes op de site zetten om zichzelf onder de aandacht te brengen".

Denktank

De middag werd afgesloten met een workshop. De aanwezigen werden in vier groepen verdeeld, waarbij de studenten over de groepen werden verdeeld. De groepen bespraken onderling welke functies ze graag wilden zien in de website. Als snel was de

- Livingsiden
- Samenwerken
- Databases koppelen
- Social media voor compleet transport (van deur tot deur zoals ov9292.nl doet)

Ondanks het wat stroeve begin van de middag, leverde deze workshop veel nieuwe ideeën op. Tom Tijssen van Beurs aan Boord: "We hoorden wel dingen die we zelf ook al bedacht hadden, maar ook veel nieuwe dingen. Dat we meer vanuit de schipper moeten denken, dat is bijvoorbeeld nieuw voor ons".

Te grote schepen

Volgens schipper Piet van den Heuvel is de samenwerking tus-

2005 gestopt met werken, toen was ik 58 jaar. Ik vaar nu nog 120-130 dagen per jaar, we willen toch graag vijf keer met vakantie! En ik kan slecht stilzitten, dat scheelt. Het is nodig dat de verschillende vormen van vervoer gaan samenwerken. Een schip kan niet bij de Albert Heijn aanleggen, zie je dat al voor je in een vijver? Maar een schip staat niet in de file. Als daar een combinatie in kan ontstaan, dat zou voor iedereen beter zijn. Er zou vanuit de markt geïnoveerd moeten worden, nu doen alleen de schippers dat. Dat is een gemiste kans. Maar zolang er een overschot aan schepen is, zal dat wel niet gebeuren".



● **Met een verlader erbij (links) kun je goed de praktijk nabootsen.**
FOTO JOKE HEIKENS

Vroeger stond langs de Franse wegen b
tekst: "France, Advance" Verbetering
kreeft moet nodig weer van stal worden
daaraan moet het nodige worden opge
aandacht aan de staat van de Franse vaa

De enige echte Satu

Kenners van de binnenvaart hebben vast vreemd opgekeken toen ze de vorige Scheepvaartkrant op sloegen en daarin een artikel lazen over de hermotorisering van de Saturnus van Arend en Rienke Strijker. Afgaande op de foto had het schip niet alleen een mooie nieuwe motor laten inbouwen bij Teus Vlot, het schip had ook

